

Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1958

Jahrgang 1958

Inhalt: 49. Erlöschendes Zugschlußsignal
50. Erläuterungen
51. Unglaublich — aber wahr!
52. Lichtsignal 29 und Richtungsanzeiger
53. Kleine Ursachen — große Wirkungen
54. Kundendienst

„Eilbedürftige Frachten“

Im Zusammenhang mit sehr bedeutenden Rationalisierungsmaßnahmen — Einschränkung des Güterzugverkehrs zum Wochenende und Vershubruhe von Samstag abend bis Sonntag abend — erscheint es notwendig, die Bediensteten auf die Kennzeichnung (Bezztlung) von Wagen mit „Eilbedürftigen Frachten“ besonders aufmerksam zu machen. Dieser Ausgabe des Verkehrs-Unterrichtsblattes liegt daher ein Sonderdruck mit Abbildungen aller zusätzlichen Wagenbeklebezettel bei, mit denen Wagen, die mit „Eilbedürftigen Frachten“ beladen sind, bezettelt werden. Die Bahnhöfe erhalten diesen Sonderdruck außerdem auf halbstEIFEN Karton gedruckt zum Aushang in Fahrdienstleitung, Verschieber- und Transiteurräumen.

Die bei eingeschränktem Güterzugverkehr in Verkehr bleibenden Züge dienen in erster Linie der Beförderung „Eilbedürftiger Frachten“.

Welche Frachten als „Eilbedürftig“ zu bezetteln sind, ist aus der Aufzählung im Dienstbehelf 648.01 „Der Wagenübergang im Güterverkehr“ Anlage 6 sowie in der DV V 42 „Dienstvorschrift über die Güterzubildung“, Abschnitt I, Seite 11/12 zu ersehen.

Bahnhofbedienstete

sorgt für richtige und vollständige Bezztlung der Wagen!

Fahrdienstleiter, Vershubbedienstete und Transiteure, prägt Euch die im Sonderdruck dargestellten Beklebezettel gut ein und sorgt nach Möglichkeit für Abbeförderung der „Eilbedürftigen Frachten“ auch bei eingeschränktem Güterzugverkehr.

49. Erloschenes Zugschlußsignal

Es wurde festgestellt, daß Züge mit erloschenem Zugschlußsignal trotz Vormeldung dieser Unregelmäßigkeit vielfach nicht im nächsten Bahnhof angehalten werden. Als Begründung hierfür führen die Fahrdienstleiter meist die Bestimmungen des letzten Absatzes des Punktes 11 der DV V 2 an. Dieser lautet: „Ist der Signalbegriff eines vollständig oder teilweise erloschenen Signals auch bei Dunkelheit eindeutig erkennbar, so ist dieser maßgebend.“

Aus dem Wortlaut des Punktes 520 a der DV V 3 geht eindeutig hervor, daß ein erloschenes Zugschlußsignal einem fehlenden Schlußsignal gleichzuhalten ist. Dies ergibt sich auch aus den Bestimmungen der DV V 2, da der Signalbegriff: „Das rote Licht an der Rückseite des letzten Fahrzeuges unter- bzw. oberhalb des rechten Puffers“ klar zum Ausdruck bringt, daß die Schlußlaterne nur der Träger des Signalbildes, nämlich bei Tag der roten Scheibe (weiß

gerändert), bei Dunkelheit des roten Lichtes, ist. Schließlich muß immer bedacht werden, daß das Zugschlußsignal auch der Deckung des Zuges dient. Diese ist nicht gegeben, wenn das Signal erloschen ist.

Ein Zug mit erloschenem Zugschlußsignal ist daher gemäß Punkt 520 a der DV V 3 als ein Zug ohne Zugschlußsignal nach den Bestimmungen der Punkte 515 bis 520 der DV V 3 zu behandeln. Wird bei einem Zug ein erloschenes Zugschlußsignal festgestellt, dann ist dies gemäß den Bestimmungen der Punkte 516 und 519 vorzumelden. Eine solche Meldung, die ein betriebswichtiges Gespräch darstellt, ist gemäß Punkt 330 der DV V 3 von den Gesprächsteilnehmern schriftlich festzuhalten.

Im übrigen sei darauf verwiesen, daß Zugschlußsignale erfahrungsgemäß meist nur dann verlöschen, wenn es an der sachgemäßen Pflege mangelt. Daher auf sorgsamste Behandlung der Laternen achten!

50. Erläuterungen

Ein planmäßig durchfahrender Güterzug traf in einem Bahnhof, in dem der Abfahrauftrag durch Freistellen des Ausfahrtsignals gemäß Besondere Anhang Tafel B 15c erteilt werden darf, das Einfahrvorsignal in Stellung „Vorsicht“ an. Schon bei Annäherung an das Einfahrtsignal sah die Zugmannschaft das Ausfahrtsignal in Stellung „Hauptsignal frei“ sowie das „Frei“-zeigende Ausfahrtsignal; sie erwartete daher vom Fahrdienstleiter das Signal 30 „Durchfahrt“. Da dieses nicht gegeben wurde, blieb der Zug stehen. Der Zugführer erkundigte sich über den Fernsprecher beim Ausfahrtsignal beim Fahrdienstleiter (im Befehlsstellwerk) nach der Ursache der Vorsichtstellung des Einfahrvorsignals und ob er den Zug abfertigen dürfe.

War das Vorgehen des Zugführers richtig?

Punkt 503 der DV V 3 schreibt vor, daß bei Anhalten eines planmäßig durchfahrenden

Zuges in einem Bahnhof durch Vorsichtstellung des Einfahrvorsignals, das Ausfahrtsignal in Haltstellung zu belassen ist. Die Rechtmäßigkeit der Freistellung des Ausfahrtsignals mußte, da vom Fahrdienstleiter das Signal 30 nicht gegeben wurde, von der Zugmannschaft bezweifelt werden.

Das Anhalten des Zuges und die Anfrage des Zugführers waren daher berechtigt.

Der Fahrdienstleiter verschuldeté somit die Mehrverspätung des Zuges, da er gemäß Punkt 504 der DV V 3 nach Wegfall des Anhaltegrundes zur Abgabe des Signals 30 verpflichtet gewesen war. Die Freistellung des Ausfahrtsignals sowie die Stellung „Hauptsignal frei“ des Einfahrvorsignals durfte nicht als Aufhebung der dem Zug mit der Stellung „Vorsicht“ des Einfahrvorsignals erteilten Weisung zum Anhalten im Bahnhof angesehen werden.

Dies gilt auch bei Zulässigkeit der Erteilung des Abfahrauftrages durch Freistellung des Ausfahrtsignals.

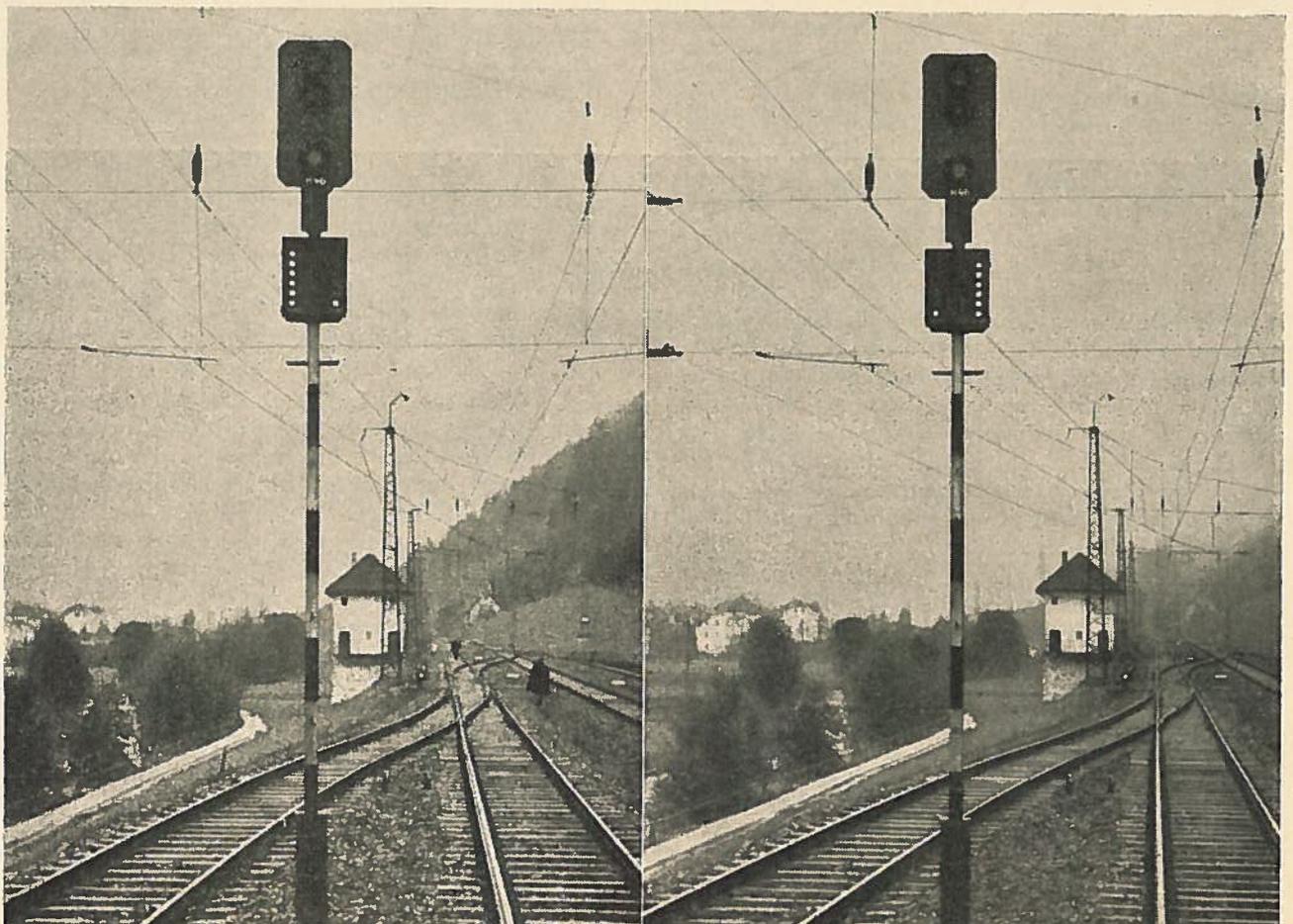
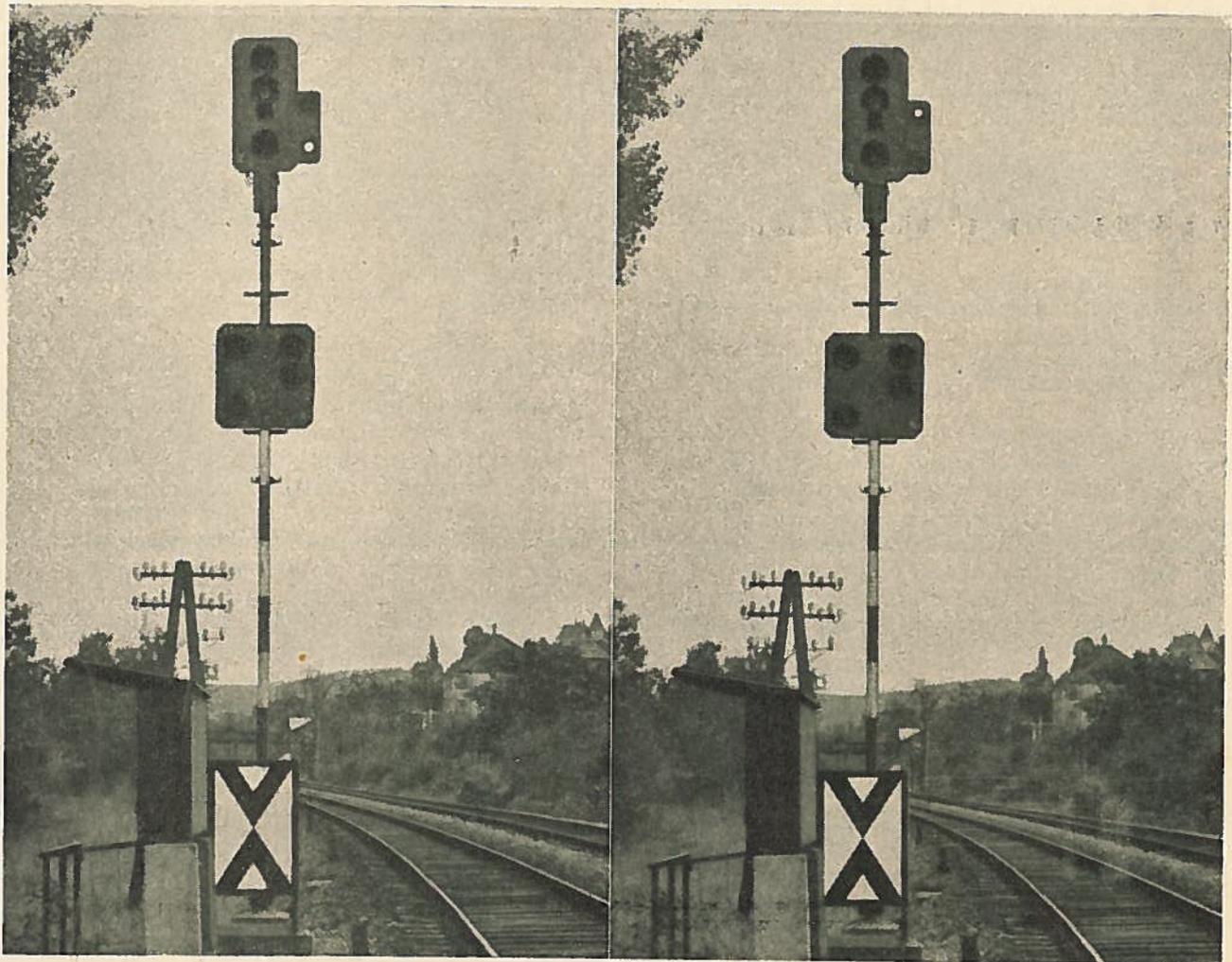
51. Unglaublich — aber wahr!

Am 16. Oktober 1958 wurde ein aus vier Wagen bestehender Personenzug in einem Zwischenbahnhof einer eingleisigen Strecke vom Fahrdienstleiter abgefertigt. Da beim zweiten Personenwagen die Bremsklötze fest anlagen, gelang es nicht, den Zug in Bewegung zu setzen. Fahrdienstleiter, Zugführer und Schaffner versuchten vergeblich, die Ursache des Anliegens der Bremsklötze zu ergründen. Auch der Lokomotivführer

konnte nicht Abhilfe schaffen. Schließlich — nachdem bereits 32 Minuten verstrichen waren — entschloß man sich, den eingebremsten und die dahinter gereichten Wagen stehen zu lassen und die Fahrt nach Umsteigen der Reisenden in den ersten Personenwagen fortzusetzen.

Ein zur Untersuchung des Wagens angeforderter Wagenmeister fand des Rätsels Lösung — die Handbremse des Personenwagens war angezogen!

52. Lichtsignal 29 und Richtungsanzeiger



Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1958

Jahrgang 1958

Inhalt: 49. Erlöschendes Zugschlußsignal
50. Erläuterungen
51. Unglaublich — aber wahr!
52. Lichtsignal 29 und Richtungsanzeiger
53. Kleine Ursachen — große Wirkungen
54. Kundendienst

„Eilbedürftige Frachten“

Im Zusammenhang mit sehr bedeutenden Rationalisierungsmaßnahmen — Einschränkung des Güterzugverkehrs zum Wochenende und Versubruhe von Samstag abend bis Sonntag abend — erscheint es notwendig, die Bediensteten auf die Kennzeichnung (Bezettlung) von Wagen mit „Eilbedürftigen Frachten“ besonders aufmerksam zu machen. Dieser Ausgabe des Verkehrs-Unterrichtsblattes liegt daher ein Sonderdruck mit Abbildungen aller zusätzlichen Wagenbeklebezettel bei, mit denen Wagen, die mit „Eilbedürftigen Frachten“ beladen sind, bezettelt werden. Die Bahnhöfe erhalten diesen Sonderdruck außerdem auf halbstreifen Karton gedruckt zum Aushang in Fahrdienstleitung, Verschieber- und Transiteurräumen.

Die bei eingeschränktem Güterzugverkehr in Verkehr bleibenden Züge dienen in erster Linie der Beförderung „Eilbedürftiger Frachten“.

Welche Frachten als „Eilbedürftig“ zu bezetteln sind, ist aus der Aufzählung im Dienstbehelf 648.01 „Der Wagenübergang im Güterverkehr“ Anlage 6 sowie in der DV V 42 „Dienstvorschrift über die Güterzubildung“, Abschnitt I, Seite 11/12 zu ersehen.

Bahnhofbedienstete

sorgt für richtige und vollständige Bezettlung der Wagen!

Fahrdienstleiter, Vershubbedienstete und Transiteure, prägt Euch die im Sonderdruck dargestellten Beklebezettel gut ein und sorgt nach Möglichkeit für Abbeförderung der „Eilbedürftigen Frachten“ auch bei eingeschränktem Güterzugverkehr.

Richtige Güterzugbildung

ist Voraussetzung für Einhaltung der vorgeschriebenen Wagenübergänge und damit auch für planmäßige Güterbeförderung

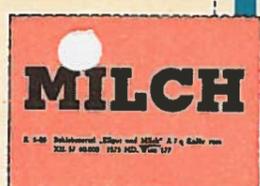
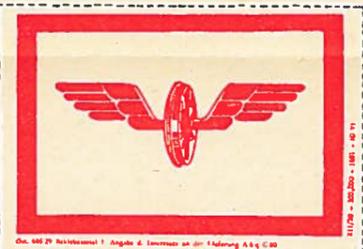
Wagen mit „Sonderrichtzettel“

Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens	
Eigengewicht des Wagens	t
Gewicht der Ladung	t
Gesamtwicht	t
Von	
nach	
Zug Nr.	
Empfänger	
Tag der Aufgabe	
Letzter Richtbahnhof	

sind an die **Zugspitze** hinter Güterzugsgepäckwagen zu **reihen**

und mit den im Beklebezettel eingetragenen Zügen zu **befördern**

Eigentumsmerkmal	Nr.
Eigengewicht des Wagens	t
Gewicht der Ladung	t
Gesamtwicht	t
Von	
nach	
über	
Tag der Aufgabe:	



Wagen mit „Eilbedürftigen Frachten“

sind an die **Zugspitze** hinter Wagen mit **Sonderrichtzettel** bzw. an die Spitze der entsprechenden GZV-Gruppe zu **reihen**

SCHIFFS-ANSCHLUSS
cm
Schiffname

BEFÖRDERUNGS-PLAN Nr.
Versandbahnhof
Versandnummer

„Stückgutwagen“

Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens	
Eigengewicht des Wagens	t
Gewicht der Ladung	t
Gesamtwicht	t
Kurswagen Nr.	
Zuladestrecke	
Ausladestrecke	
von	Zug Nr.
abgegeben am	

zählen zu den „Eilbedürftigen Frachten“ und sind dementsprechend in die Züge **einzureihen** (Ausnahmen enthält die GZV)

Diese Wagen sind mit den in den **Beförderungsbüchern** (Auszug) bzw. im **Beklebezettel** vermerkten Zügen zu **befördern**



Für „Eilbedürftige Frachten“ ist der **Wagenübergangsplan** **bindend**.
Diese Wagen **dürfen nicht in Rest kommen!**